



JW

CERTIFICATE OF MAILING BY FIRST CLASS MAIL

I hereby certify that this document is being deposited with the United States Postal Service as first class mail in an envelope addressed to: Commissioner for Patents, P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22313-1450 on the date set forth below.

Terence L. Fox
(signature)
Date of signature and deposit - *Sept 1, 2006*

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In re Application of: ACH)	Group Art Unit: 3654
)	
Serial No.: 10/849,970)	Examiner: T. MATTHEWS
)	
Filed: May 20, 2004)	Attorney Docket: 132702-0086
)	(Formerly 16755)
)	
For: ELEVATOR SYSTEM)	

Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

SUBMISSION OF PRIORITY DOCUMENT AND CLAIM FOR FOREIGN PRIORITY

Honorable Sir:

Applicants hereby claim priority under 35 U.S.C. § 119 on the basis of European Patent Application No. 01811132.8, dated November 23, 2001.

Enclosed is a certified copy of the above-identified patent application to support the claim of foreign priority benefits under 35 U.S.C. § 119.

Respectfully submitted,

Michael L. Flynn
Michael L. Flynn, Reg. No. 47,566
(248) 258-1318

Butzel Long, P.C.
Suite 200
100 Bloomfield Hills Parkway
Bloomfield Hills, MI 48304

c:\cf\ 0086 Inventio PriorityDoc

Page Blank (uspto)



**Europäisches
Patentamt**

**European
Patent Office**

**Office européen
des brevets**

Bescheinigung

Certificate

Attestation

Die angehefteten Unterlagen stimmen mit der ursprünglich eingereichten Fassung der auf dem nächsten Blatt bezeichneten europäischen Patentanmeldung überein.

The attached documents are exact copies of the European patent application described on the following page, as originally filed.

Les documents fixés à cette attestation sont conformes à la version initialement déposée de la demande de brevet européen spécifiée à la page suivante.

Patentanmeldung Nr. Patent application No. Demande de brevet n°

01811132.8

Der Präsident des Europäischen Patentamts;
Im Auftrag

For the President of the European Patent Office

Le Président de l'Office européen des brevets
p.o.

R C van Dijk

This Page Blank (uspto)



Anmeldung Nr:
Application no.: 01811132.8
Demande no:

Anmeldetag:
Date of filing: 23.11.01
Date de dépôt:

Anmelder/Applicant(s)/Demandeur(s):

INVENTIO AG
Seestrasse 55,
Postfach
CH-6052 Hergiswil
SUISSE

Bezeichnung der Erfindung/Title of the invention/Titre de l'invention:
(Falls die Bezeichnung der Erfindung nicht angegeben ist, siehe Beschreibung.
If no title is shown please refer to the description.
Si aucun titre n'est indiqué se référer à la description.)

Aufzug mit riemenartigem Übertragungsmittel, insbesondere mit Keilrippen-Riemen,
als Tragmittel und/oder Treibmittel

In Anspruch genommene Priorität(en) / Priority(ies) claimed /Priorité(s)
revendiquée(s)

Staat/Tag/Aktenzeichen/State/Date/File no./Pays/Date/Numéro de dépôt:

Internationale Patentklassifikation/International Patent Classification/
Classification internationale des brevets:

B66B/

Am Anmeldetag benannte Vertragstaaten/Contracting states designated at date of
filing/Etats contractants désignées lors du dépôt:

AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC NL PT SE TR

Ursprünglicher Titel: Siehe Seite 1 der Beschreibung

This Page Blank (uspto)

Aufzug mit riemenartigem Übertragungsmittel, insbesondere mit Keilrippen-Riemen, als Tragmittel und/oder Treibmittel

Gegenstand der Erfindung sind ein Aufzugssystem sowie
5 riemenartige Übertragungsmittel wie in den Patentansprüchen definiert

Aufzugssysteme dieser Art weisen üblicherweise eine Aufzug-
kabine auf, die in einem Aufzugschacht oder frei entlang
10 einer Führungseinrichtung bewegbar ist. Zum Erzeugen der
Bewegung weist das Aufzugssystem einen Antrieb auf, der über
Übertragungsmittel mit der Aufzugskabine und einem Aus-
gleichsgewicht (auch Gegengewicht genannt) zusammenwirkt.

15 Man unterscheidet Aufzugssysteme, bei denen Stahlseile
runden Querschnitts als Übertragungsmittel eingesetzt werden
und neuere Aufzugssysteme, die flache Riemen als Übertra-
gungsmittel aufweisen.

20 Ein Beispiel eines Aufzugssystems mit flachem Übertragungs-
mittel ist aus der PCT-Patentanmeldung WO 99/43602 bekannt.
Die Aufzugskabine gemäss dieser Patentanmeldung wird durch
einen Antrieb bewegt, der an dem Ausgleichsgewicht sitzt und
sich solidarisch mit dem Gewicht bewegt.

25

Das beschriebene System hat den Nachteil, dass der als
Übertragungsmittel verwendete Riemen nicht das mit bestimm-
ten anderen riemenartigen Übertragungsmitteln erreichbare
optimale Traktionsverhalten aufweist, und dass die Energie-
30 zufuhr zum Antriebsmotor wie auch die Übertragung von
Signalen von zugehörigen Steuer- und Regelungseinrichtungen
über lange, flexible Kabel erfolgen muss.

Ein weiteres Aufzugssystem mit Zahnriemenartigem Übertragungsmittel ist aus der PCT-Patentanmeldung WO 99/43592 bekannt. Bei der beschriebenen und beanspruchten Anordnung ist der Antrieb im Gegengewicht integriert, und ein im Aufzugschacht fixiertes Zahnriemenartiges Übertragungsmittel dient zum Übertragen der Antriebskraft zwischen Gegengewicht und Aufzugsschacht. Da die Aufzugskabine und das Ausgleichgewicht an einem vom genannten Zahnriemenartigen Übertragungsmittel getrennten eigentlichen Tragmittel hängen, übertragen Antrieb und Übertragungsmittel nur die Differenzkraft zwischen dem Gegengewicht dem Gewicht der Aufzugskabine.

Dieses System weist dieselben Nachteile auf, wie das vorstehend beschriebene und hat den zusätzlichen Nachteil, dass für die Antriebsfunktion ein Zahnriemen und für die Tragfunktion ein anderes Mittel zum Einsatz kommen. Im Vergleich mit einem System, bei dem Antriebs- und Tragfunktion über dasselbe Mittel erfolgt, ist bei diesem System auch eine grössere Anzahl von Rollen oder Pulleys erforderlich.

Ein andersartiges Aufzugssystem mit Zahnriemenartigem Übertragungsmittel ist aus dem US-Patent 5,191,920 bekannt. In dem gezeigten Aufzugssystem steht das Zahnriemenartige Übertragungsmittel im Aufzugschacht still. Die Antriebseinheit befindet sich an der Aufzugskabine bzw. an dem sogenannten Lastaufnahmemittel.

Dieses System weist daher dieselben Nachteile auf, wie das in WO 99/43602 beschriebene. Ein zusätzlicher Nachteil ist hier, dass durch den Aufzugsantrieb das Gewicht des Lastauf-

nahmemittels und somit die erforderliche Antriebsleistung erhöht wird.

Die in den genannten Dokumenten offenbarten Riemen weisen
5 gewisse Nachteile auf. Flachriemen haben in Aufzugseinrichtungen mit im Verhältnis zur Nutzlast leichten Aufzugskabinen eine ungenügende Traktionsfähigkeit. Bei Zahnriemen besteht das Problem, dass diese nicht auf dem Antriebspulley rutschen, wenn die Aufzugskabine oder das Gegengewicht
10 infolge einer Steuerungspanne auf ihren Endlagenpuffern aufliegen. Ausserdem ist die Zentrierung des Riemens auf den Riemenpulleys nicht problemlos zu realisieren. Es müssen gegebenenfalls spezielle Massnahmen an den Pulleys getroffen werden, um zu verhindern, dass der Riemen aus der zentralen
15 Lage heraus läuft.

Die **Aufgabe** der Erfindung wird somit darin gesehen, ein verbessertes Aufzugssystem der eingangs genannten Art zu schaffen, welches Nachteile der bekannten Systeme reduziert
20 oder vermeidet.

Die **Lösung** dieser Aufgabe ist in den Patentansprüchen definiert.

25 Das erfindungsgemässe Aufzugssystem weist eine Aufzugskabine, einen Antrieb, riemenartige Übertragungsmittel, vorzugsweise einen Keilrippen-Riemen, und ein Gegengewicht auf. Der Antrieb ist stationär und die Übertragungsmittel wirken mit dem Antrieb zusammen, um die Aufzugskabine durch Übertragung
30 einer Kraft zu bewegen.

Im Folgenden wird die Erfindung anhand von Ausführungsbeispielen und mit Bezug auf die Zeichnung beschrieben. Es zeigen:

- 5 **Fig. 1A** ein erstes Aufzugssystem gemäss Erfindung, in stark vereinfachter und schematisierter Schnittdarstellung, mit einem Keilrippen-Riemen als Übertragungsmittel.
- 10 **Fig. 1B** das erste Aufzugssystem, in stark vereinfachter und schematisierter Draufsicht, mit einem Keilrippen-Riemen als Übertragungsmittel.
- 15 **Fig. 2** ein zweites Aufzugssystem, in stark vereinfachter und schematisierter Draufsicht, mit einem Keilrippen-Riemen als Übertragungsmittel.
- 20 **Fig. 3** ein drittes Aufzugssystem, in stark vereinfachter und schematisierter Draufsicht, mit einem Keilrippen-Riemen als Übertragungsmittel.
- 25 **Fig. 4** ein viertes Aufzugssystem, in stark vereinfachter und schematisierter Draufsicht, mit zwei Keilrippen-Riemen als Übertragungsmittel.
- 30 **Fig. 5A** ein fünftes Aufzugssystem gemäss Erfindung, in stark vereinfachter und schematisierter Schnittdarstellung, mit einem Keilrippen-Riemen als Übertragungsmittel.
- Fig. 5B** das fünfte Aufzugssystem, in stark vereinfachter

und schematisierter Draufsicht, mit einem Keilrippen-Riemen als Übertragungsmittel.

5 **Fig. 5C** einen Motor, in stark vereinfachter und schematisierter Darstellung, der als Antrieb für das fünfte Aufzugssystem geeignet ist.

10 **Fig. 6A** ein sechstes Aufzugssystem gemäss Erfindung, in stark vereinfachter und schematisierter Draufsicht, mit zwei Keilrippen-Riemen als Übertragungsmittel.

15 **Fig. 6B** das sechste Aufzugssystem, in stark vereinfachter und schematisierter Schnittdarstellung, mit zwei Keilrippen-Riemen als Übertragungsmittel.

20 **Fig. 6C** einen ersten Motor, in stark vereinfachter und schematisierter Darstellung, der als Antrieb für das sechste Aufzugssystem geeignet ist.

Fig. 6D einen zweiten Motor, in stark vereinfachter und schematisierter Darstellung, der als Antrieb für das sechste Aufzugssystem geeignet ist.

25 **Fig. 7A** ein siebtes Aufzugssystem gemäss Erfindung, in stark vereinfachter und schematisierter Draufsicht, mit zwei Keilrippen-Riemen als Übertragungsmittel.

30 **Fig. 7B** das siebte Aufzugssystem, in stark vereinfachter und schematisierter Schnittdarstellung, mit zwei Keilrippen-Riemen als Übertragungsmittel.

Fig. 8 ein achtes Aufzugssystem gemäss Erfindung, in stark vereinfachter und schematisierter Schnittdarstellung, mit einem Keilrippen-Riemen als Treibmittel und einem getrennten Tragmittel.

Fig. 9 ein neuntes Aufzugssystem gemäss Erfindung, in stark vereinfachter und schematisierter Schnittdarstellung, mit einem Keilrippen-Riemen als Treibmittel und einem getrennten Tragmittel.

Fig. 10A ein zehntes Aufzugssystem gemäss Erfindung, in stark vereinfachter und schematisierter Schnittdarstellung, mit zwei Keilrippen-Riemen als Übertragungsmittel.

Fig. 10B das zehnte Aufzugssystem, in stark vereinfachter und schematisierter Draufsicht, mit zwei Keilrippen-Riemen als Übertragungsmittel.

Fig. 11 ein elftes Aufzugssystem, in stark vereinfachter und schematisierter Draufsicht.

Fig. 12 einen weiteren Motor, in stark vereinfachter und schematisierter Darstellung, der als Antrieb für verschiedene Aufzugssystem gemäss Erfindung geeignet ist.

Fig. 13 ein erfindungsgemässes Übertragungsmittel in Form eines Keilrippen-Riemens.

Fig. 14 einen weiteren Keilrippen-Riemen, gemäss Erfin-

dung.

Fig. 15 einen weiteren Keilrippen-Riemen, gemäss Erfindung.

5

Fig. 16 einen weiteren erfindungsgemässen Keilrippen-Riemen mit Zugschicht.

10

Fig. 17 ein erfindungsgemässes Übertragungsmittel in Form eines Flachriemens.

Fig. 18 ein Riemenpulley mit Bordscheiben.

15 Detaillierte Beschreibung

In den folgenden Ausführungsformen kommen vorzugsweise sogenannte Keilrippen-Riemen - auch Keilrippenriemen genannt - zum Einsatz. Ein solcher Keilrippen-Riemen kann vorteil-

20 hafterweise als reibschlüssiges (haftschlüssiges) Trag- und/oder Antriebselement (Übertragungsmittel) für eine Aufzugkabine mit Gegengewicht eingesetzt werden. Der Keilrippen-Riemen ermöglicht, bei ähnlichen Laufeigenschaften wie ein Flachriemen, durch seine Form ein höheres

25 Seilkraftverhältnis. Im Falle eines durch ein Riemenpulley angetriebenen Riemens bedeutet ein hohes Seilkraftverhältnis, dass die Zugkraft im auf das Riemenpulley auflaufenden (gezogenen) Trum des Riemens wesentlich höher sein kann, als im gleichzeitig vom Riemenpulley ablaufenden Trum. Bei der

30 Anwendung eines Keilrippen-Riemen als Übertragungsmittel für eine Aufzugkabine mit Gegengewicht wirkt sich dieser Vorteil darin aus, dass auch eine sehr leichtgebaute Aufzugkabine

mit einem viel schwereren Gegengewicht zusammenwirken kann, ohne dass das Übertragungsmittel auf dem Antriebspulley rutscht.

5 Wie in den **Fig. 13 bis 15** gezeigt, weist der Keilrippen-Riemen 13 mehrere in Längsrichtung parallel angeordnete keilförmige Rillen 5 und Keilrippen 6 auf. Diese keilförmigen Rillen 5 und Keilrippen 6 ermöglichen durch ihre Keilwirkung ein Seilkraftverhältnis von mehr als 2 bei einem
10 Umschlingungswinkel von 180 Grad.

Es ist ein weiterer Vorteil des Keilrippen-Riemens 13, dass er sich auf den ihn antreibenden oder führenden Pulleys selbst zentriert. Vorzugsweise wird der Keilrippen-Riemen 13
15 auf der Rückseite (d.h. auf der Seite, die keine keilförmigen Rillen 5 bzw. Keilrippen 6 aufweist) mit einer Führungsrippe 2 versehen, wie in **Fig. 15** gezeigt. Diese Führungsrippe 2 hat die Aufgabe, bei einer Gegenbiegung des Keilrippen-Riemens, d. h. , wenn dieser ein Pulley mit gegen das Pulley
20 gerichteter Riemen-Rückseite umläuft, den Keilrippen-Riemen in einer in der Lauffläche des Pulleys vorhandenen Führungsrille zu führen.

Für die erfindungsgemässe Anwendung ist es von Vorteil, wenn
25 die keilförmigen Rillen 5 der Keilrippen-Riemen 13 einen Rillenwinkel b von 80 Grad bis 100 Grad aufweisen. Vorzugsweise beträgt der Rillenwinkel b ca. 90 Grad. Dieser Rillenwinkel b ist wesentlich grösser als bei herkömmlichen Keilrippen-Riemen. Durch den grösseren Rillenwinkel b erreicht
30 man eine Reduktion des Laufgeräusches. Die selbstzentrierende Eigenschaft wie auch ein (vorstehend definiertes) erhöhtes Seilkraftverhältnis bleiben aber erhalten.

In einer weiteren Ausführungsform ist der Keilrippen-Riemen 13 auf der Rückseite, wie in **Fig. 13** gezeigt, mit einer Schicht 4 versehen, die vorzugsweise gute Gleiteigenschaften hat. Diese Schicht 4 kann zum Beispiel eine Gewebeschicht sein. Bei mehrfach umgehängten Aufzugssystemen erleichtert dies die Montage.

Ein weiterer Keilrippen-Riemen 13 ist in **Fig. 14** gezeigt. Dieser Keilrippen-Riemen hat sowohl keilförmige Rillen 5 und Rippen 6, die in Längsrichtung angelegt sind, als auch Querrillen 3. Diese Querrillen 3 verbessern die Biege-Flexibilität des Keilrippen-Riemens, so dass dieser mit Riemenpulleys mit reduziertem Durchmesser zusammenwirken kann.

In den Fig. 13, 14 und 15 ist auch zu erkennen, dass das Übertragungsmittel (Keilrippen-Riemen 13) in dessen Längsrichtung orientierte Zugträger 1 enthält, die aus metallischen Litzen (z.B. Stahllitzen) oder nicht-metallischen Litzen (z.B. aus Chemiefasern) bestehen. Solche Zugträger 1 verleihen den erfindungsgemässen Übertragungsmitteln die erforderliche Zugfestigkeit und/oder Längssteifigkeit. Eine bevorzugte Ausführungsform der Übertragungsmittel enthält Zugträger 1 aus Zylonfasern. Zylon ist ein Handelsname der Firma Toyobo Co. Ltd., Japan, und betrifft Chemiefasern aus Poly(p-phenylene-2,6-benzobisoxazole) (PBO). Diese Fasern übertreffen in den für die erfindungsgemässe Anwendung entscheidenden Eigenschaften diejenigen von Stahllitzen und von anderen bekannten Fasern. Die Längsdehnung und das Metergewicht des Übertragungsmittels können durch die Verwendung von Zylon-Fasern reduziert werden,

wobei die Bruchkraft gleichzeitig höher ausfällt.

Idealerweise sollten die Zugträger 1 so im Keilrippen-Riemen eingebettet sein, dass sich benachbarte Fasern oder Litzen
5 nicht berühren. Als ideal hat sich ein Füllungsgrad, d. h. ein Verhältnis zwischen dem Gesamtquerschnitt aller Zugträger und dem Querschnitt des Riemens, von mindestens 20% erwiesen.

10 **Fig. 16** zeigt eine als Übertragungsmittel für Aufzugssysteme ebenfalls geeignete Ausführungsform des Keilrippen-Riemens 13. Anstelle der im Zusammenhang mit Fig. 13-15 erwähnten Zugträger aus metallischen oder nichtmetallischen Litzen, bildet hier eine flächige Zugschicht 51 den Kern des
15 Keilrippen-Riemens 13, wobei diese Zugschicht 51 sich im Wesentlichen über die gesamte Riemenlänge und die gesamte Riemenbreite erstreckt. Die Zugschicht 51 kann aus einer unverstärkten Materialschicht, beispielsweise aus einer Polyamidfolie, bestehen, oder aus einer mit Chemiefasern
20 verstärkten Folie gebildet sein. Eine solche verstärkte Folie könnte beispielsweise die vorstehend genannten Zylon-Fasern, eingebettet in eine geeignete Kunststoff-Matrix, enthalten.

Die Zugschicht 51 verleiht dem Flachriemen die erforderliche
25 Zug- und Kriechfestigkeit, ist aber auch genügend flexibel, um eine ausreichend hohe Zahl von Biegevorgängen beim Umlenken um ein Riemenpulley ertragen zu können.

Die Keilrippen-Schicht 53 kann beispielsweise aus Polyurethan oder aus einem NBR-Elastomer (Nitrile Butadiene Rubber)
30 bestehen und ist ganz- oder teilflächig, direkt oder über eine Zwischenschicht mit der Zugschicht 51 verbunden. Die Rückseite des Keilrippen-Riemens weist eine wie die Keilrip-

pen-Schicht mit der Zugschicht 51 verbundene Deckschicht 54 auf, die vorteilhafterweise als Gleitbelag ausgeführt ist. Zwischen den genannten Haupt-Schichten können Zwischen-
schichten (hier nicht dargestellt) vorhanden sein, die die
5 erforderliche Haftung zwischen den genannten Schichten vermitteln und/oder die Flexibilität des Übertragungsmittels erhöhen. Dieser mit einer ganzflächigen Zugschicht versehene Keilrippen-Riemen kann auch eine wie bereits im Zusammenhang mit Fig. 15 beschriebene Führungsrippe aufweisen.

10

In Fig 17 ist ein weiteres in Aufzugssystemen anwendbares Übertragungsmittel dargestellt, das sich zur Lösung der erfindungsgemässen Aufgabe eignet. Es handelt sich dabei um einen aus mehreren Schichten unterschiedlicher Materialien
15 aufgebauten Flachriemen 50. Der Flachriemen enthält im Kern wenigstens eine flächige Zugschicht 51, die beispielsweise aus einer unverstärkten Polyamidfolie besteht, oder aus einer Kunststoff-Folie, die mit in die Kunststoffmatrix eingebetteten Chemiefasern verstärkt ist. Diese Zugschicht
20 51 verleiht dem Flachriemen die erforderliche Zug- und Kriechfestigkeit, ist aber auch genügend flexibel, um eine ausreichend hohe Zahl von Biegevorgängen beim Umlenken um ein Riemenpulley ertragen zu können. Der Flachriemen 50 weist ausserdem eine äussere, vorderseitige Reibschicht 55,
25 beispielsweise aus einem NBR-Elastomer (Nitrile Butadiene Rubber) auf, sowie eine äussere, rückseitige Deckschicht 54, die, je nach Aufzugssystem, als Reib- oder Gleitbelag ausgeführt ist. Zwischen den genannten Haupt-Schichten können Zwischenschichten 56 vorhanden sein, die die erforderliche Haftung zwischen den genannten Schichten vermitteln
30 und/oder die Flexibilität des Flachriemens erhöhen. Zwecks Optimierung des vorerwähnten Seilkraftverhältnisses sind

Reibschichten mit Reibwerten von 0,5 bis 0,7 gegenüber
Stahlpulleys verfügbar, die zudem sehr abriebbeständig sind.
Die seitliche Führung des Flachriemens 50 wird üblicherwei-
se, wie in Fig. 18 dargestellt, durch an den Pulleys 16
5 angebrachte Bordscheiben 57 gewährleistet, eventuell in
Kombination mit einer Bombierung der Pulley-Laufflächen.

Eine erste Ausführungsform eines erfindungsgemässen Aufzugs-
systems 10 ist in **Fig. 1A und 1B** dargestellt. **Fig. 1A** zeigt
10 einen Schnitt durch das Kopfende des Aufzugschachtes 11. Die
Aufzugskabine 12 wie auch ein Gegengewicht 15 werden über ein
Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittel 13 innerhalb des
Schachtes 11 bewegt. Zu diesem Zweck ist ein stationärer
Antrieb 14 vorgesehen, der über ein Antriebspulley 16.1 auf
15 das Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittel 13 einwirkt. Der
Antrieb 14 ist auf einer Konsole 9 montiert, die auf oder an
einer oder mehreren Führungsschienen 18 des Aufzugssystems
abgestützt ist. In einer anderen Ausführungsform kann die
Konsole 9 in oder an der Schachtwand abgestützt sein. Das
20 Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittel 13 ist an seinem einen
Ende im Bereich der Konsole 9 fixiert, führt von diesem
Fixpunkt aus abwärts zu einem Aufhängungspulley 16.2 eines
Gegengewichts 15, umschlingt dieses Aufhängungspulley 16.2,
führt aufwärts zum Antriebspulley 16.1, umschlingt dieses,
25 führt abwärts zu einem unterhalb der Aufzugskabine 12 an
dieser angebrachten ersten Umlenkpulley 16.3, von dort aus
horizontal unter der Aufzugskabine 12 hindurch zu einem
zweiten unterhalb der Aufzugskabine 12 an dieser angebrachten
Umlenkpulley 16.3 und anschliessend wieder aufwärts zu einem
30 zweiten, als Supportstruktur 8 bezeichneten Fixpunkt. Je
nach Drehrichtung des Antriebes 14 wird die Kabine 12 über

das Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittel 13 auf- oder
abwärts bewegt.

Die durch die beiden Kabinenführungsschienen 18 gebildete
Führungsebene 20 ist, wie in **Fig. 1B** gezeigt, gegenüber dem
5 unter der Aufzugkabine 12 hindurchführenden Strang des
Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittel 13, d. h. gegenüber der
Querachse der Aufzugkabine 12, um einem Winkel **a** von 15 bis
20 Grad verdreht angeordnet. Dadurch können die Kabinenfüh-
rungsschienen ausserhalb des vom Keilrippen-Riemen-
10 Übertragungsmittel 13 und den Riemenpulleys beanspruchten
Raums platziert werden, wodurch erreicht wird, dass einer-
seits die Achse des unter der Aufzugkabine 12 hindurchfüh-
renden Strangs des Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittel 13
unterhalb des Kabinenschwerpunkts S angeordnet werden kann,
15 wenn dieser in der durch die Kabinenführungsschienen 18
gebildete Führungsebene 20 liegt. Ausserdem wird damit die
beanspruchte Schachtbreite minimiert.

Mit der Anordnung des unter der Aufzugkabine 12 hindurchfüh-
20 renden Strangs des Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittels 13
unterhalb des Kabinenschwerpunkts S werden die zwischen
Aufzugkabine 12 und Kabinenführungsschienen 18 auftretenden
Führungskräfte im Normalbetrieb so gering wie möglich
gehalten, und dadurch, dass der Schwerpunkt S in der
25 Führungsebene 20 liegt, werden die Führungskräfte minimiert,
wenn Fangbremsen an den Kabinenführungsschienen 18 angrei-
fen.

Bei der dargestellten Anordnung des Keilrippen-Riemen-
30 Übertragungsmittels 13, des Aufhängungspulleys 16.2 und der
unterhalb der Aufzugkabine 12 angebrachten Umlenkpulley
16.3 ergibt sich ein Verhältnis von Keilrippen-Riemen-

Geschwindigkeit zu Kabinen- und Gegengewichtsgeschwindigkeit von 2:1 (2:1-Umhängung). Dadurch wird gegenüber einer 1:1-Umhängung das vom Antrieb 14 aufzubringende Drehmoment auf die Hälfte reduziert.

5

Da der bei Keilrippen-Riemen erforderliche Mindestradius an Antriebs- und Umlenkpulleys wesentlich geringer ist als bei den im Aufzugbau bisher üblichen Stahldraht-Tragseilen, ergeben sich mehrere Vorteile. Dank entsprechend reduziertem
10 Durchmesser des Antriebspulleys 16.1, reduzieren sich das am Antrieb 14 erforderliche Drehmoment und somit die Abmessungen des Antriebs. Dadurch, und dank den ebenfalls in ihren Durchmessern reduzierten Umlenkpulleys 16.2 und 16.3, ist die in Fig. 1 und 2 dargestellte Art der Ausführung und
15 Anordnung des Aufzugs relativ kompakt und kann wie gezeigt im Schacht 11 untergebracht werden. Die geringe Grösse der an der Kabine 12 angebrachten Umlenkpulleys 16.3 erlaubt, den üblicherweise als Unterflasche 17 bezeichneten Unterbau unterhalb der Aufzugkabine 12, in welchem diese Umlenkpul-
20 leys 16.3 eingebaut sind, mit geringen Abmessungen auszuführen. Vorzugsweise kann diese Unterflasche 17 mit den Umlenkpulleys 16.3 sogar in den Kabinenboden integriert werden.

25 Ein Querschnitt durch eine ähnliche Ausführungsform ist in **Fig. 2** gezeigt. Die Aufzugkabine 12 wird über ein Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittel 13 innerhalb des Schachtes 11 bewegt. Zu diesem Zweck ist ein stationärer Antrieb 14 vorgesehen, der das Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittel 13
30 antreibt. Es sind mehrere Pulleys vorgesehen, um das Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittel 13 entsprechend zu führen. Im gezeigten Ausführungsbeispiel ist der Antrieb 14

stationär über der oberen Endlage des Gegengewichtes 15 angebracht. Der Antrieb 14 ist auf einer Konsole 9 montiert, die auf oder an einer oder mehreren Führungsschienen 18 des Aufzugssystems 10 abgestützt ist. In dem gezeigten Beispiel
5 liegt die Unterflasche 17 rechtwinklig zu den Seitenwänden des Aufzugschachtes 11 in der Zeichnungsebene. Durch die Anordnung des Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittels 13 unterhalb des Kabinenschwerpunkts S, treten an den Kabinenführungsschienen 18 nur geringe Führungskräfte auf. Im
10 übrigen gleicht diese zweite Ausführungsform im wesentlichen der ersten Ausführungsform. Die Kabinenführungsschienen 18 sind exzentrisch angeordnet, d.h. die Führungsebene 20 befindet sich zwischen der Kabinentüre 7 und dem Schwerpunkt S der Aufzugkabine 12, der im gezeigten Fall auf der
15 Mittelachse des Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittels 13 liegt. In der gezeigten Ausführung ist das Gegengewicht 15 mit dem Umlenkpulley 16.2 und die Kabine 12 mit den Umlenkpulleys 16.3 2:1 aufgehängt (2:1 - Umhängung).

20 **Fig. 3** zeigt einen Querschnitt durch eine weitere Ausführungsform eines Aufzugssystems 10. Der Antrieb 14 ist auf den Gegengewichtsschienen 19 und auf einer der Kabinenschienen 18 abgestützt. Auf der gegenüberliegenden Seite ist der Fixpunkt des Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittels 13 auf der
25 zweiten Kabinenschiene 18 abgestützt. Auch in dieser Ausführungsform sind Kabine 12 und Gegengewicht 15 2:1 aufgehängt. Der diagonale Verlauf des Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittels 13 ermöglicht eine in Bezug auf den Kabinenschwerpunkt S zentrisch geführte und zentrisch
30 aufgehängte Kabine 12 mit den im Zusammenhang mit **Fig 2** beschriebenen Vorteilen.

Bei einer weiteren Ausführungsform, die in **Fig. 4** gezeigt ist, ist der Antrieb 14 auf den beiden Gegengewichtsschienen 19 und auf einer Aufzugschiene 18 abgestützt. Auf der gegenüberliegenden Seite ist der Fixpunkt für die hier zu
5 fixierenden Enden des Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittels 13 auf der zweiten Kabinenschiene 18 abgestützt. Der Antrieb 14 steht mit zwei Antriebspulleys 16.1 in Verbindung. Es sind zwei Stränge von Keilrippen-Riemen-Übertragungsmitteln 13.1 und 13.2 vorgesehen, die zueinander parallel verlaufen.
10 Auch in dieser Ausführungsform sind Kabine 12 und Gegengewicht 15 2:1 aufgehängt. Die Aufteilung des Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittels in zwei parallele Stränge 13.1 und 13.2 ermöglicht eine zentrische Führung und eine in Bezug auf den Kabinenschwerpunkt S zentrische Aufhängung der
15 Aufzugkabine 12 mit den im Zusammenhang mit **Fig 2** beschriebenen Vorteilen.

Eine andersartige Anordnung 10 ist in den **Fig. 5A und 5B** gezeigt. Der Antrieb 14 ist ausserhalb der Kabinenprojektion
20 über der oberen Endlage des Gegengewichtes 15 angeordnet. Der Antrieb kann, wie auch schon bei den vorhergehenden Ausführungsbeispielen, einen Synchron- oder einen Asynchronmotor enthalten. Vorzugsweise wird der Antrieb 14 auf einem Träger platziert, der auf oder an den Führungsschienen 18
25 der Kabine 12 und den Führungen 19 zum Gegengewicht 15 ruht. In dieser Ausführungsform sind Kabine 12 und Gegengewicht 15 1:1 aufgehängt. Das Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittel 13 ist je zur Hälfte links und rechts der Aufzugkabine 12 angeordnet. Die erste Hälfte 13.1 des Keilrippen-Riemen-
30 Übertragungsmittels 13 führt vom Gegengewicht 15 über das Antriebspulley 16.2 zu einem an der Aufzugkabine 12 in der Nähe des Bodens vorhandenen Fixpunkt. Die zweite Hälfte 13.2

des Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittels 13 führt vom Gegengewicht 15 über das Antriebspulley 16.1 entlang der Schachtdecke 21 über die Kabine 12. Dort wird sie von einem Umlenkpulley 16.4 umgelenkt und zu einem zweiten an der Aufzugkabine 12 in der Nähe des Bodens vorhandenen Fixpunkt geführt. Die beiden Führungsschienen 18 werden am oberen Ende vorzugsweise miteinander verbunden (z.B. über einen Querträger 24), um die horizontal gerichtete Riemenkraft aufzufangen. Das Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittel 13 und die Führungsebene 20 der Aufzugkabine 12 sind symmetrisch zur Achse mit dem Kabinenschwerpunkt S angeordnet. Ihr Abstand zu dieser Achse ist klein, um die Führungskräfte, einerseits im Normalbetrieb, andererseits beim Eingreifen einer Fangvorrichtung, gering zu halten.

In **Fig. 5C** sind Details eines Antriebs 14 gezeigt, der Bestandteil eines maschinenraumlosen Aufzugssystem gemäss den **Fig. 5A und 5B** ist. Der Antrieb 14 umfasst einen Motor 40, der durch eine Welle 45 mit dem Antriebspulley 16.1 verbunden ist. Der gezeigte Antrieb 14 ist sehr kompakt. Die Keilrippen-Riemen 13 können das Antriebspulley 16.1 mit 180 Grad oder mit nur 90 Grad umschlingen, je nachdem in welche Richtung der Keilrippen-Riemen vom Antriebspulley 16.1 weggeführt werden soll.

Eine weitere Ausführungsform ist in den **Fig. 6A und 6B** gezeigt. Der Antrieb 14 ist oberhalb der Aufzug-Schachttüre 7 zwischen der Schachttinnenwand 21 und der Schachtaussenwand 22 angeordnet. Dies ist ohne weiteres möglich, da der Durchmesser des Antriebs 14 kleiner ist als die Schachtwanddicke D. Der Antrieb 14 kann wie bei den anderen Ausführungsformen als Synchron- oder Asynchronmotor ausgelegt

sein. Vorteilhafterweise wird als Antrieb ein Kleinmassensystem, d. h. ein Antrieb mit geringem Massenträgheitsmoment, eingesetzt. Der Antrieb 14 ist an den beiden Enden je mit einem Antriebspulley 16.1 versehen. Sowohl die Antriebspulley 5 16.1 als auch der Antrieb 14 können auf einem gemeinsamen Support 43 befestigt sein. Das System 10 ist mit zwei Gegengewichten 15 ausgestattet, die je auf einer Seite der Aufzugkabine 12 angeordnet sind. Die Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittel 13 sind symmetrisch auf der linken und 10 rechten Seite der Aufzugkabine 12 angeordnet. Erste Trums der Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittel 13 führen von den Antriebspulleys 16.1 aus zu ersten auf gleicher Höhe fest montierten Umlenkpulleys 16.5, von diesen aus abwärts zu beidseitig an der Aufzugkabine 12 angebrachten Umlenkpulleys 15 16.6, umschlingen diese und führen aufwärts zu Fixpunkten 25.1. Zweite Trums der Keilrippen-Riemen-Übertragungsmittel 13 führen von den Antriebspulleys 16.1 aus zu zweiten auf gleicher Höhe fest montierten Umlenkpulleys 16.7, von diesen aus abwärts zu an den Gegengewichten 15 angebrachten 20 Umlenkpulleys 16.8, umschlingen diese und führen aufwärts zu Fixpunkten 25.2. Oberhalb des vom Gegengewicht 15 in seiner obersten Lage beanspruchten Raums sind beidseits der Aufzugkabine 12 je ein Träger 44 auf den Gegengewichtsführungsschienen 19 und der Kabinenführungsschienen 18 montiert, welche Träger 44 die Umlenkpulleys 16.5 und 16.7, 25 sowie die Fixpunkte 25.1 und 25.2 tragen. Die Träger 44 können mit dem Support 43 des Antriebs 14 eine u-förmige Tragstruktur bilden. Horizontal und vertikal wirkende Kräfte werden somit nicht auf die Schachtstruktur übertragen. Die 30 Kabinenführungsschienen 18 und die an der Aufzugkabine 12 befestigten Umlenkpulleys 16.6 sind in Richtung der Kabinentiefe so nahe wie möglich beim Kabinenschwerpunkt S angeord-

net, damit die Führungskräfte im Normalbetrieb wie auch beim Fangen gering bleiben.

In **Fig. 6C** sind Details eines ersten Antriebs 14 gezeigt,
5 der Bestandteil eines maschinenraumlosen Aufzugssystem
gemäss den **Fig. 6A und 6B** ist. Der Antrieb 14 umfasst einen
Motor 40 und einer oder zwei Bremsen 41. Die beiden An-
triebspulleys 16.1 werden durch Trägerelemente 44 mit dem
Support 43 verbunden. Isolierte Drehmomentstützen 42 dienen
10 der Befestigung des Motors 40 an dem Support 43. Die Welle
45 ist durchgehend ausgeführt. Der gezeigte Antrieb hat
geringe rotierende Massen und ist auf Grund seiner geringen
Baugrösse zum Einbau in die Schachtwand geeignet.

15 In **Fig. 6D** sind Details eines zweiten Antriebs 14 gezeigt,
der Bestandteil eines maschinenraumlosen Aufzugssystem
gemäss den **Fig. 6A und 6B** ist. Der gezeigte Antrieb 14 hat
eine geteilte Welle 46, die mit zwei Kupplungselementen 47
versehen ist. Ansonsten entspricht dieser Antrieb dem in
20 **Fig. 6C** gezeigten Antrieb. Die Wartung des Antriebs 14 kann
vom Schachtinneren aus erfolgen.

Eine Weiterbildung der Ausführungsform gemäss den **Fig. 6A**
und **6B** ist in den **Fig. 7A und 7B** gezeigt. Die Ausführungs-
25 form unterscheidet sich dadurch, dass zwei separate Antriebe
14.1 und 14.2 vorgesehen sind. Die Kabine 12 und die
Gegengewichte 15 sind 2:1 aufgehängt. Die Seitenansicht in
Figur 7B zeigt die stets gleichsinnige Biegung der Keilrip-
pen-Riemen-Übertragungsmittel 13, was deren vorzeitiger
30 Abnutzung entgegenwirkt.

Bei den bisher beschriebenen Ausführungsformen ist die Funktion des Antreibens und die Funktion des Tragens jeweils kombiniert. Aus diesem Grunde wurde auch der Begriff Übertragungsmittel zur Umschreibung der Funktion des

5 Keilrippen-Riemens verwendet.

In den folgenden Ausführungsformen wird die Funktion des Tragens und die Funktion des Antreibens getrennt ausgeführt. Mit anderen Worten, es gibt separate Tragmittel und Treib-

10 mittel.

Fig. 8 zeigt eine erste solche Ausführungsform. Die Kabine 12 und das Gegengewicht 15 sind mit Tragmitteln 33 in Form von Seilen (z.B. Stahlseile, Aramidseile), Flachriemen, Zahnriemen oder Ketten miteinander verbunden. Ein Umlenkpul-

15 ley 31 ist am Schachtkopf vorgesehen und kann auf den Führungsschienen (nicht dargestellt) abgestützt sein. Der Antrieb 14 befindet sich am Schachtboden 32. Mittels Keilrippen-Riementreibmittel 13 bewegt der Antrieb 14 die

20 Kabine 12. Das Keilrippen-Riementreibmittel 13 ist an einem Ende mit der unteren Seite des Gegengewichtes 15 verbunden. Die notwendige Spannkraft kann zum Beispiel mittels einer Druckfeder 34, oder durch ein entsprechendes Gegengewicht erzeugt werden.

25

Die in **Fig. 9** gezeigte Ausführungsform 30 entspricht im Wesentlichen der in Fig. 8 gezeigten Ausführungsform. Ein Unterschied besteht darin, dass der Antrieb 14 über eine Reduktion 35 verfügt. Damit kann ein kleinerer Antrieb 14

30 eingesetzt werden. Der Antrieb 14 kann über einen Keilriemen oder ähnliches mit der Reduktion 35 gekoppelt sein.

In den **Fig. 10A** und **10B** ist eine weitere Ausgestaltung der Erfindung gezeigt. Das Gegengewicht 15 ist 1:1 über ein Tragmittel 33 und mehrere Umlenkpulleys 31 mit der Aufzugkabine 12 verbunden. Die Tragmittel 33 können entweder nur
5 links an der Aufzugkabine 12 (wie gezeigt) oder beidseitig der Aufzugkabine 12 (in gestrichelter Darstellung) befestigt sein. Diese Verbindungen erfüllen eine rein tragende Funktion. Der Antrieb 14 befindet sich oberhalb des Gegengewichtes 15 und wird von einem vorzugsweise an den Führungsschienen 18, 19 befestigten Support 37 getragen. Das
10 Gegengewicht 15 gleicht 100% des Kabinengewichtes und einen Teil der Nutzlast aus. Ein Keilrippen-Riemen 13 ist oben am Gegengewicht 15 direkt befestigt (Umhängung 1:1), über das Antriebspulley 16.1 um 180 Grad umgelenkt und zu der sich am
15 Schachtboden 32 befindenden Spannrolle 38 geführt. Die Spannrolle 38 lenkt den Keilrippen-Riemen 13 erneut um 180 Grad um, wonach dieser aufwärts zum unteren Ende des Gegengewichts 15 geführt und dort befestigt ist. Die Spannrolle 38 kann in einem Hebelwerk 39 eingebaut sein, das
20 mittels Feder oder Gewichtskraft den Keilrippen-Riemen 13 spannt.

Man kann die Ausführungsform nach den **Fig. 10A** und **10B** abwandeln, indem man zum Beispiel den Keilrippen-Riemen 13
25 durch geeignete Anordnung von Pulleys so führt, dass er eine sogenannte 2:1 - Umhängung bildet, über welche der Antrieb 14 das Gegengewicht 15 antreibt (wie im Zusammenhang mit **Fig. 1A** beschrieben). Damit kann das erforderliche Maximaldrehmoment des Antriebes halbiert werden.

30

Eine weitere Ausführungsform ist in **Fig. 11** gezeigt. Der Antrieb 14 befindet sich bei dem gezeigten Beispiel zwischen

der Aufzugkabine 12 und der Wand des Schachtes 11. Die Aufzugkabine 12 und das Gegengewicht 15 werden auf gemeinsamen Führungsschienen 18 geführt. Zu diesem Zweck weisen diese Schienen ein spezielles Profil auf. Es können entweder
5 Antriebspulleys 16.1 auf beiden Seiten des Antriebs 14 oder nur auf einer Seite des Antriebs 14 vorgesehen werden. In Bild 12 ist eine 1:1 - Umhängung dargestellt. Eine Ausführung mit 2:1 - Umhängung ist möglich, wenn die Keilrippen-Riemen 13, wie beispielsweise in Fig. 1 dargestellt, unter
10 der Aufzugkabine 12 hindurchgeführt und auf der anderen Kabinenseite im Schachtkopf fixiert werden.

Ein weiterer kompakter Antrieb 14 ist in **Fig. 12** gezeigt. Dieser Antrieb 14 zeichnet sich dadurch aus, dass er zwei
15 Antriebspulleys 16.1 aufweist. Der Antrieb 14 umfasst weiterhin einen Motor 40, eine Bremse 41 und eine durchgehende Welle 45. Die beiden Antriebspulleys 16.1 sitzen je an einem Ende der Welle 45. Der Antrieb 14 ist besonders für den seitlich oberhalb der Kabine 12 liegenden Einbau
20 ausgelegt.

In einer weiteren Ausführungsform weist der Keilrippen-Riemen Zähne auf, die hochverschleissfest ausgeführt sind.

25 Gemäss Erfindung ist der stationäre Antrieb entweder in einem Maschinenraum untergebracht, oder der Antrieb befindet sich im bzw. am Aufzugschacht.

Patentansprüche

- 5 1. Aufzugssystem (10) mit einem Antrieb (14), der über ein Übertragungsmittel (13, 33) mit einer Aufzugkabine (12) und einem Gegengewicht (15) zusammenwirkt, um die Aufzugkabine (12) und das Gegengewicht (15) durch Übertragung einer Kraft zu bewegen,
- 10 **dadurch gekennzeichnet**, dass das Übertragungsmittel (13, 33) als Keilrippen-Riemen (13) ausgeführt ist.
2. Aufzugssystem (10) nach Anspruch 1, **dadurch gekenn-**
- 15 **zeichnet**, dass der Antrieb (14) stationär ist.
3. Aufzugssystem (10) nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass der stationäre Antrieb (14) in oder an einem Aufzugschacht (11), oder in einem Maschinenraum
- 20 montiert ist.
4. Aufzugssystem (10) nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Keilrippen-Riemen (13) mindestens auf einer Seite mit
- 25 mehreren parallel verlaufende Rillen (5) versehen ist.
5. Aufzugssystem (10) nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Rillenwinkel (b) zwischen 80 Grad und 100 Grad liegt.
- 30 6. Aufzugssystem (10) nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass der

Rillenwinkel **(b)** 90 Grad beträgt.

7. Aufzugssystem **(10)** nach einem oder mehreren der
vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass der
5 Keilrippen-Riemen **(13)** Querrillen **(3)** aufweist.

8. Aufzugssystem **(10)** nach einem oder mehreren der vorher-
gehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass der
Keilrippen-Riemen **(13)** auf der Rückseite eine Führungsrippe
10 **(2)** aufweist.

9. Aufzugssystem **(10)** nach einem oder mehreren der vorher-
gehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass ein oder
mehrere getrennte Keilrippen-Riemen **(13)** als Übertragungs-
15 mittel vorgesehen sind.

10. Aufzugssystem **(10)** nach einem oder mehreren der
vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass der
Keilrippen-Riemen **(13)** als Tragmittel und Treibmittel dient.
20

11. Aufzugssystem **(10)** nach einem der Ansprüche 1 bis 9,
dadurch gekennzeichnet, dass separate Tragmittel **(33)**
vorhanden sind, um die Aufzugkabine **(12)** mit einem Gegenge-
wicht **(15)** zu verbinden.

25 12. Aufzugssystem **(10)** nach einem oder mehreren der
vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass der
Antrieb **(14)** zum Antreiben des Übertragungsmittels **(13)** ein
Antriebspulley **(16.1)** mit einem Durchmesser von 70 mm bis
30 100 mm aufweist.

13. Riemenartiges Übertragungsmittel (13) für einen Aufzug (10), das als Tragmittel (13) und/oder Treibmittel (13) für eine Aufzugkabine (12) mit oder ohne Gegengewicht (15) dient,

5 **dadurch gekennzeichnet,**

dass das riemenartige Übertragungsmittel (13) litzenförmige Zugträger (1) aus Zylon (PBO) enthält.

10 14. Riemenartiges Übertragungsmittel (13, 50) für einen Aufzug (10), das als Tragmittel (13) und/oder Treibmittel (13) für eine Aufzugkabine (12) mit oder ohne Gegengewicht (15) dient,

dadurch gekennzeichnet,

15 dass das riemenartige Übertragungsmittel (50) mindestens eine flächige Zugschicht (51) aufweist, die sich im Wesentlichen über die gesamte Riemenlänge und die gesamte Riemenbreite erstreckt, und die ganz- oder teilflächig, direkt oder indirekt, mit einer äusseren Reibschicht (52) verbunden ist.

20

15. Riemenartiges Übertragungsmittel (13, 50) nach Anspruch 14, **dadurch gekennzeichnet,**
dass die flächige Zugschicht (51) aus einer Polyamidfolie besteht.

25

16. Riemenartiges Übertragungsmittel (13, 50) nach Anspruch 14, **dadurch gekennzeichnet,**
dass die flächige Zugschicht (51) eine mit Chemiefasern verstärkte Kunststoff-Folie ist.

30

17. Riemenartiges Übertragungsmittel (13, 50) nach Anspruch 16, **dadurch gekennzeichnet,**

dass die flächige Zugschicht (51) mit Zylon-Fasern (PBO) verstärkt ist, die in die Kunststoff-Matrix der Folie eingebettet sind.

- 5 18. Riemenartiges Übertragungsmittel (13) nach einem der Ansprüche 13 - 17, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Übertragungsmittel (13) eine oder mehrere Keilrippen aufweist.
- 10 19. Riemenartiges Übertragungsmittel (13, 50) nach einem der Ansprüche 13 - 17, **dadurch gekennzeichnet**, dass es die Form eines Flachriemens (50) hat.

Z u s a m m e n f a s s u n g

Aufzug mit riemenartigem Übertragungsmittel, insbesondere
5 mit Keilrippen-Riemen, als Tragmittel und/oder Treibmittel

Aufzugssystem (10) mit einer Aufzugkabine (12), einem
Antrieb (14), einem riemenartigen Übertragungsmittel (13)
und einem oder zwei Gegengewichten. Der Antrieb (14) ist
10 stationär ausgeführt und das vorteilhafterweise durch einen
Keilrippen-Riemen (13) gebildete Übertragungsmittel wirkt
mit dem Antrieb (14) zusammen, um die Aufzugkabine (12)
durch Übertragung einer Kraft reibschlüssig in Bewegung zu
versetzen. Das Übertragungsmittel (Riemen) kann mit Chemie-
15 fasern, vorzugsweise aus Zylon (PBO), verstärkt sein.

[Fig. 1A]

This Page Blank (uspto)

Fig. 1A

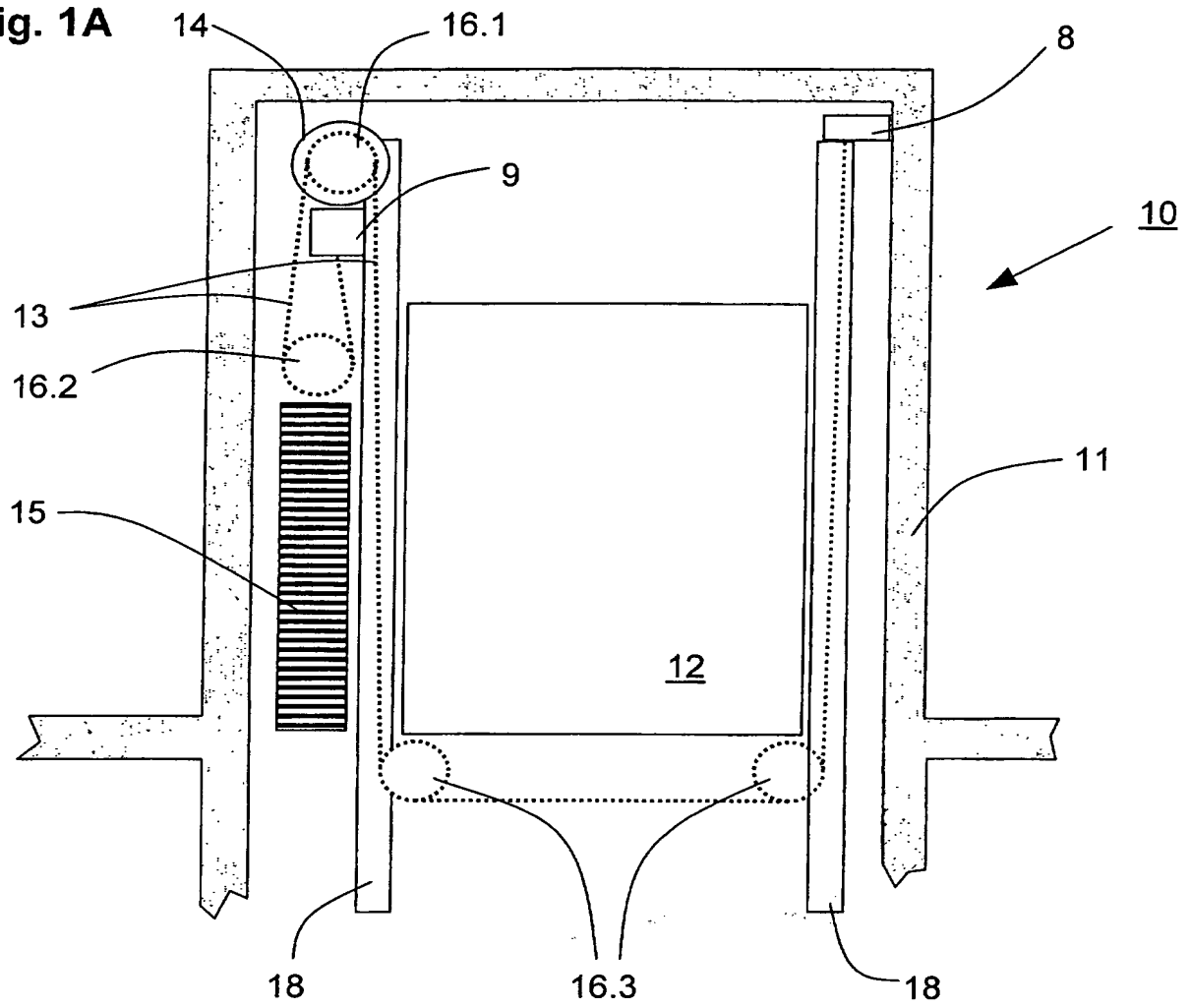


Fig. 1B

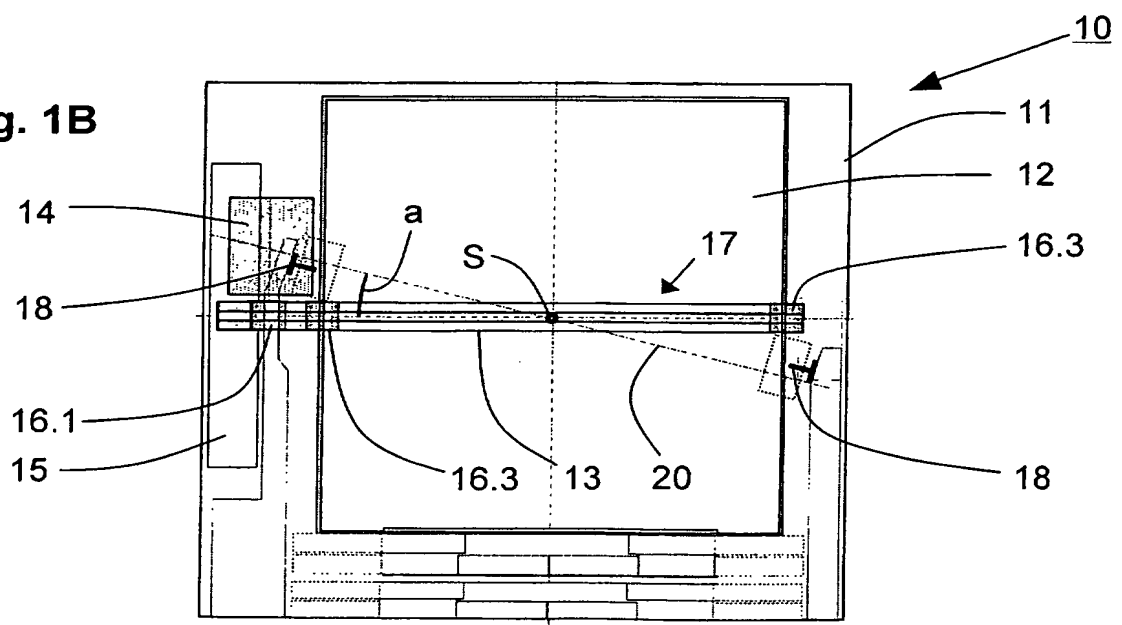


Fig. 2

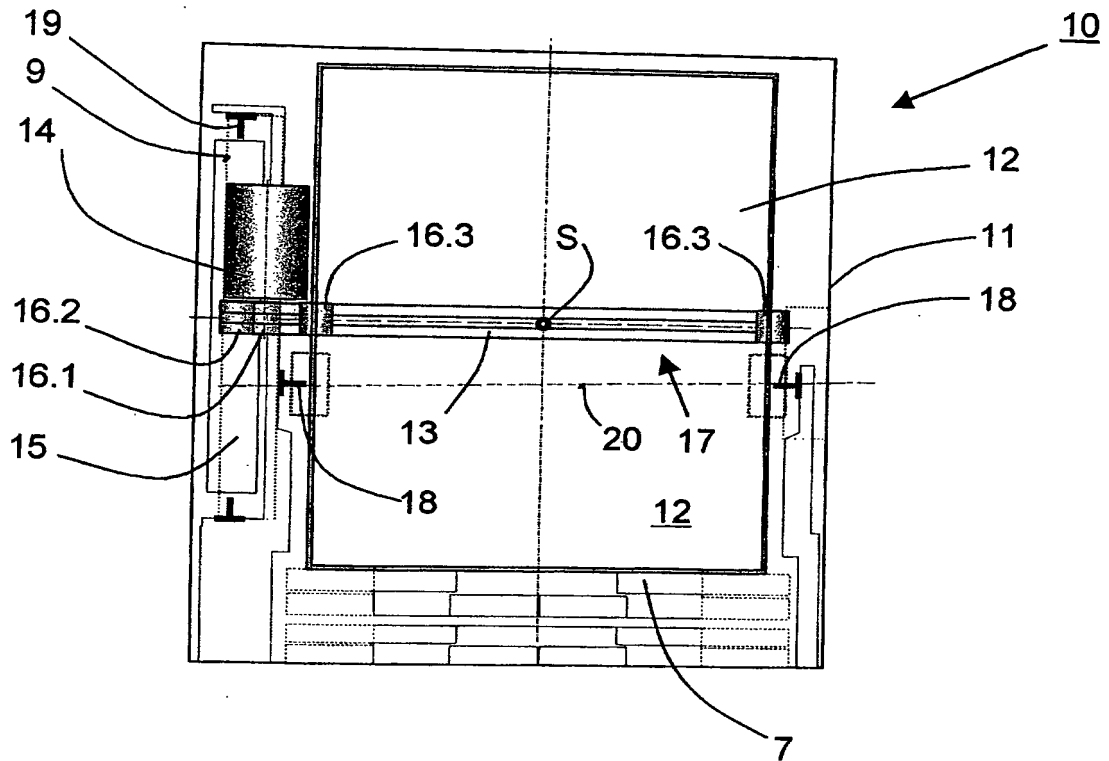


Fig. 3

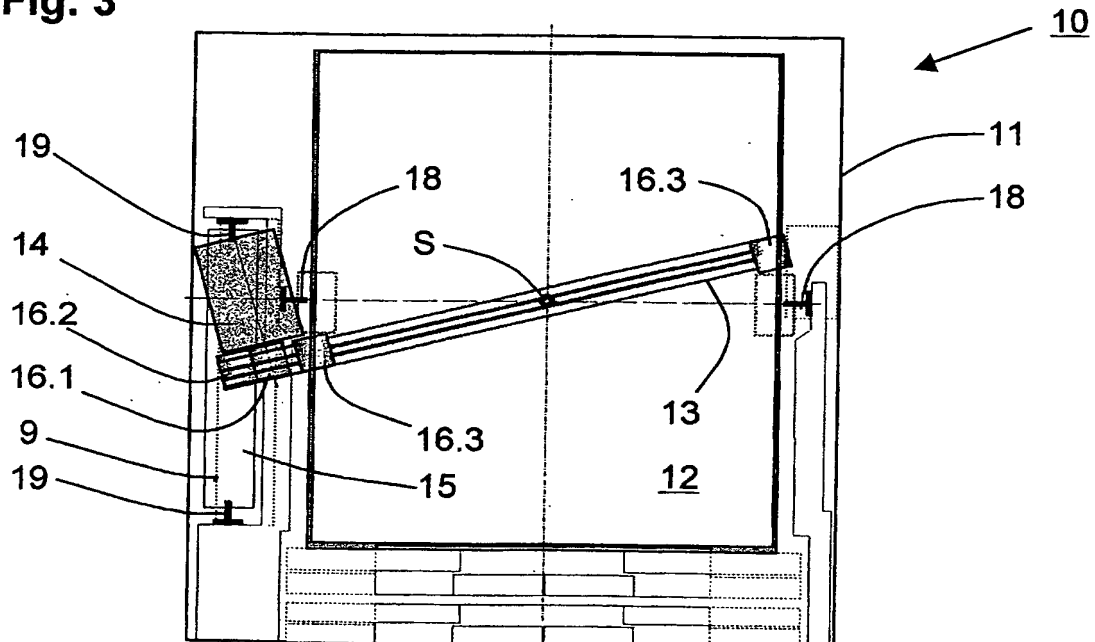


Fig. 4

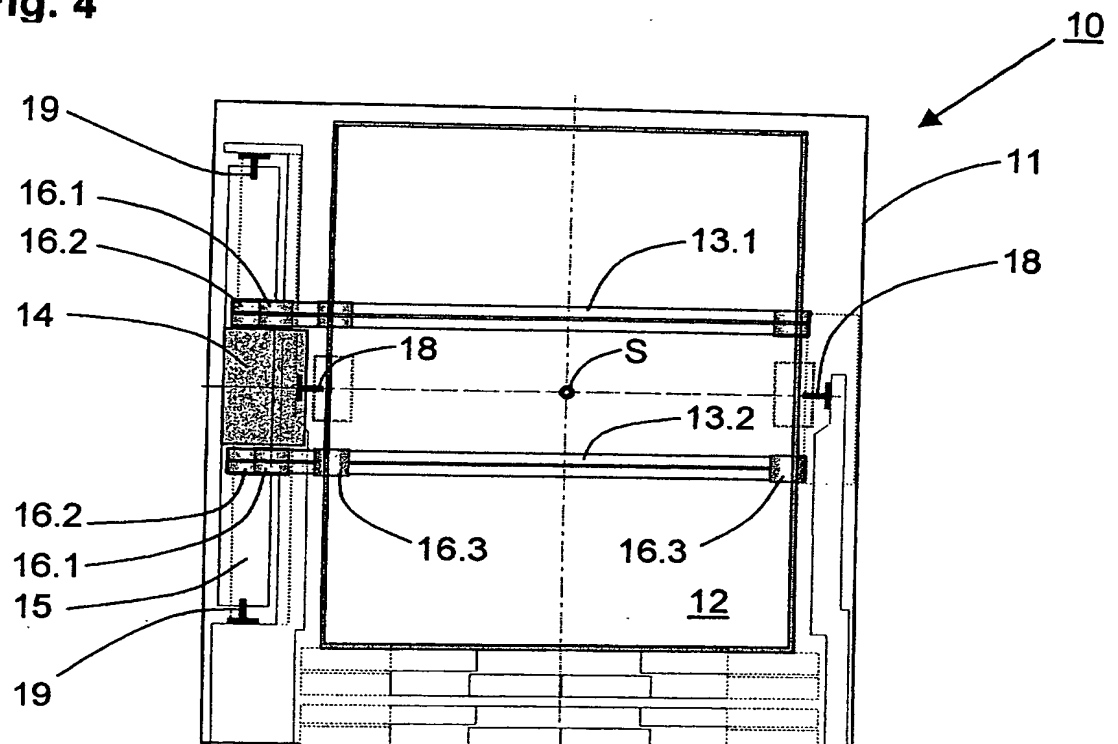


Fig. 5A

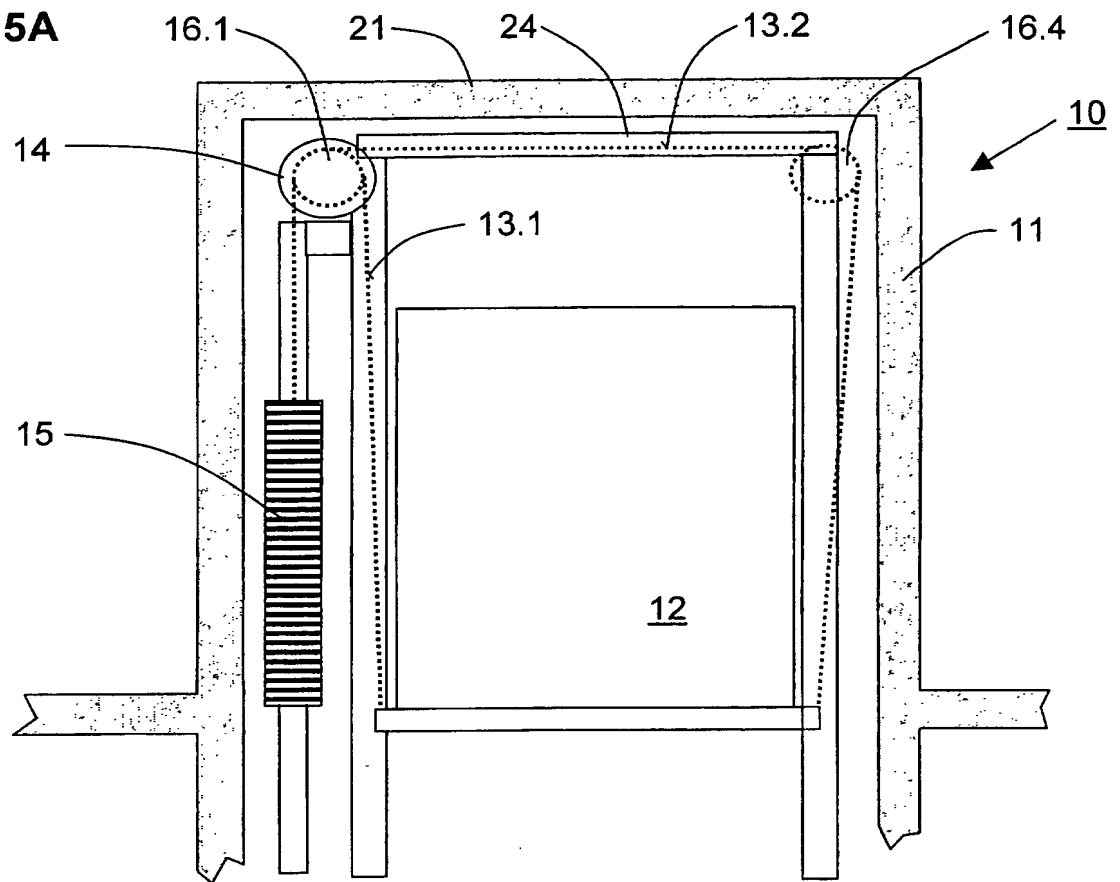


Fig. 5B

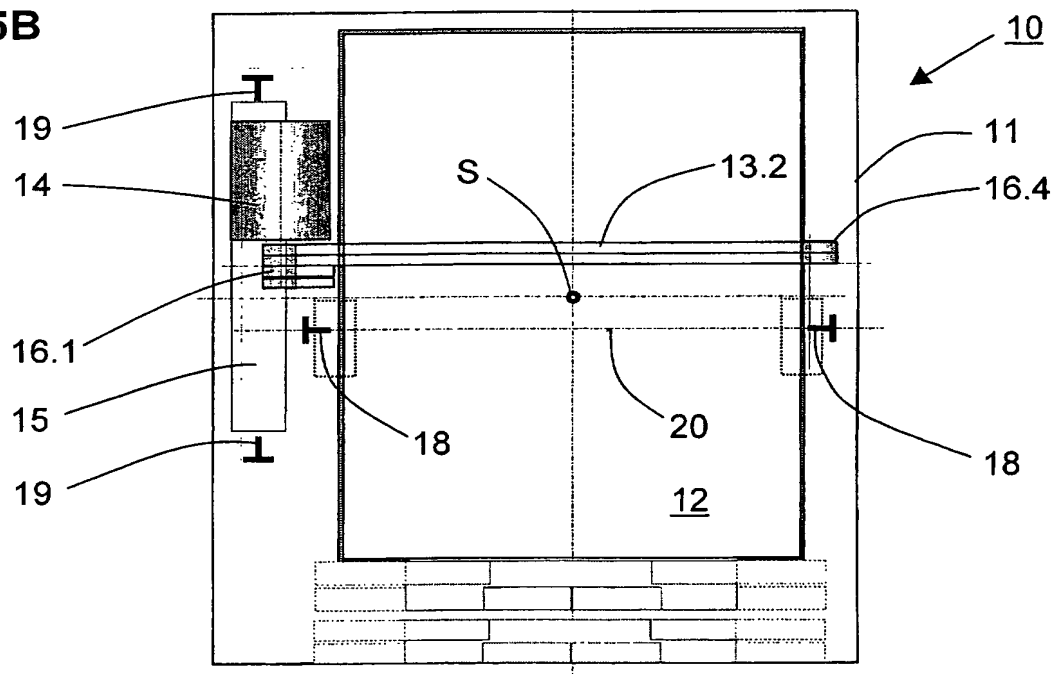


Fig. 5C

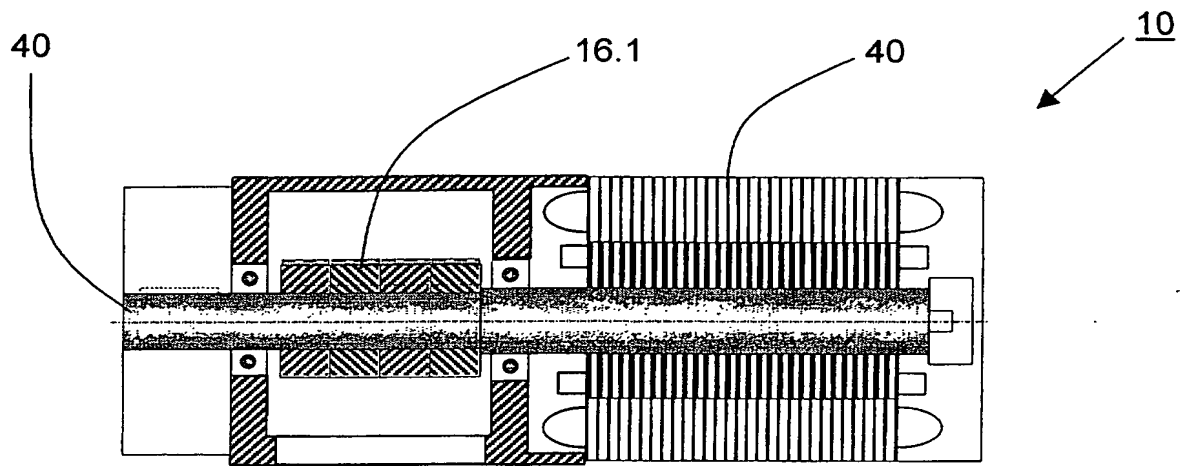


Fig. 6A

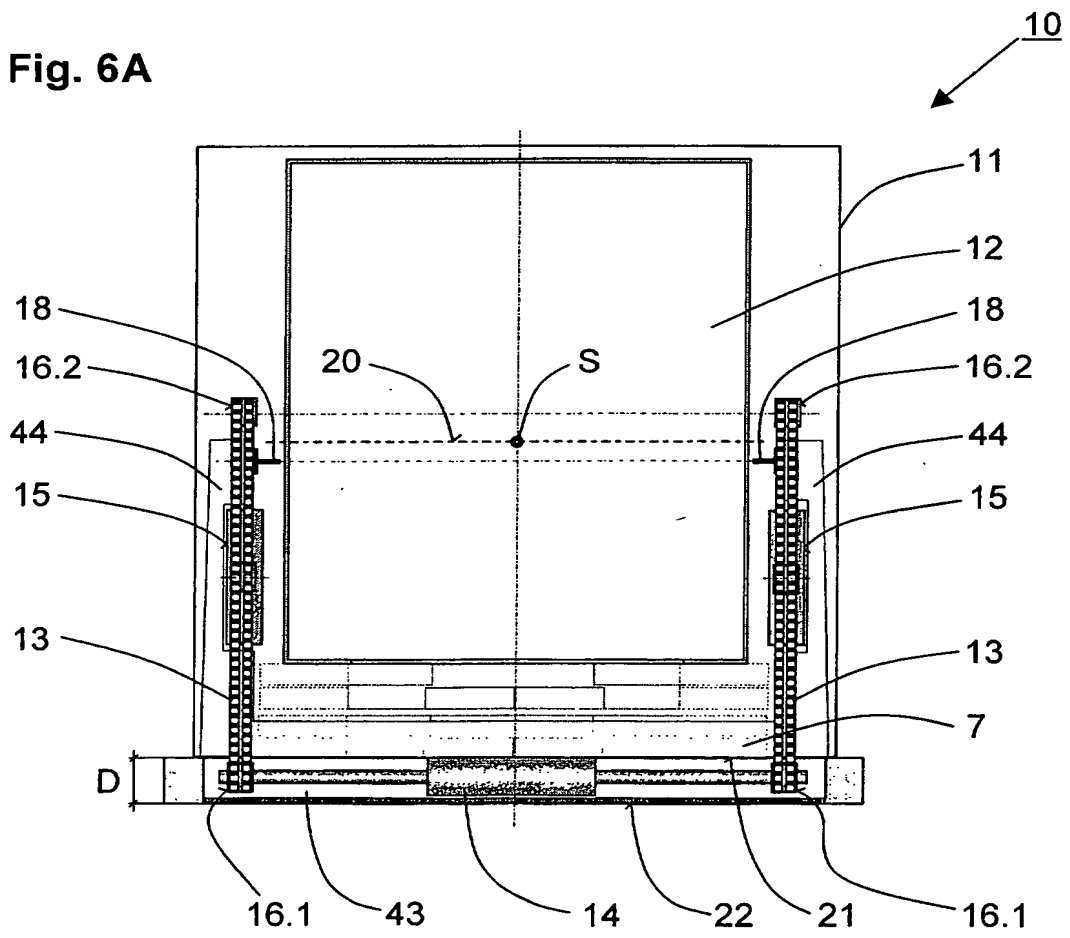


Fig. 6B

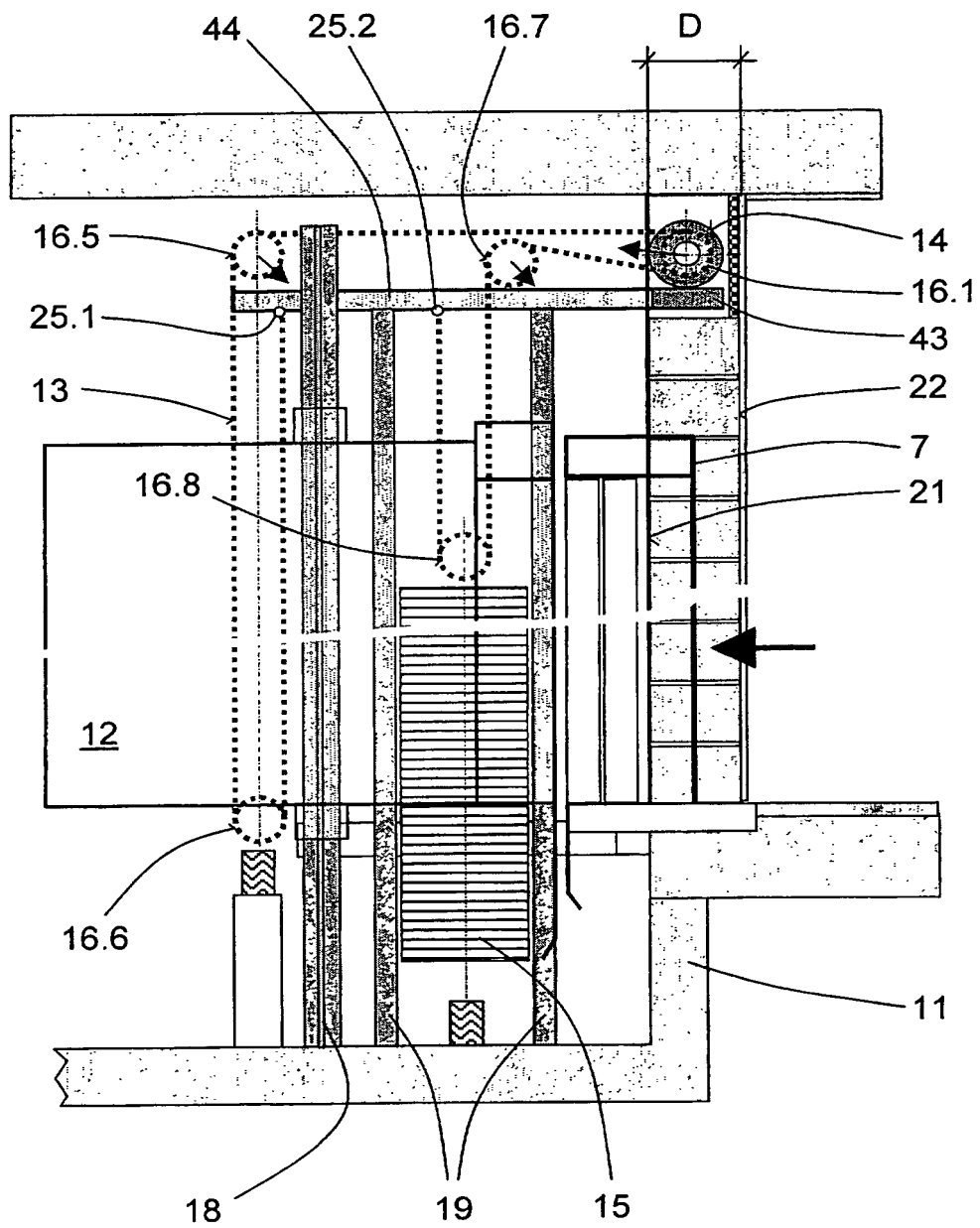


Fig. 6C

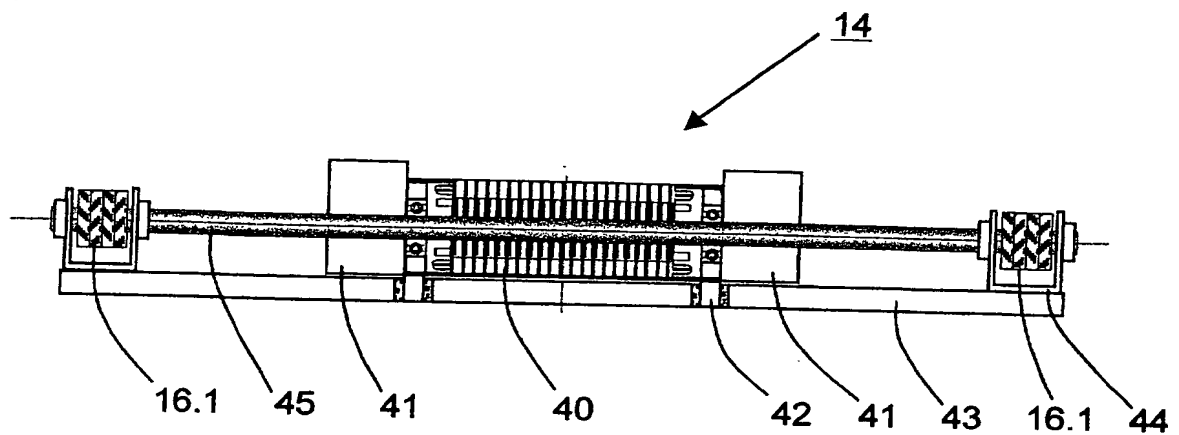


Fig. 6D

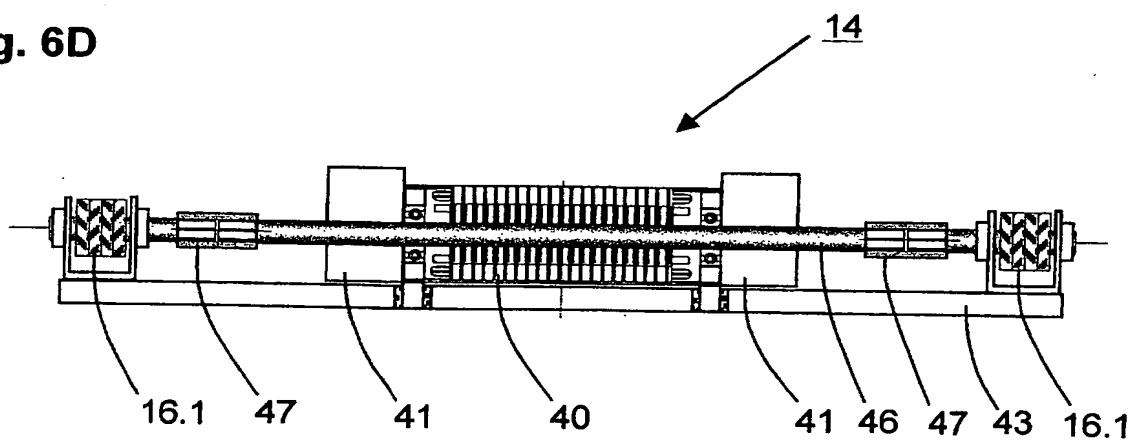


Fig. 7A

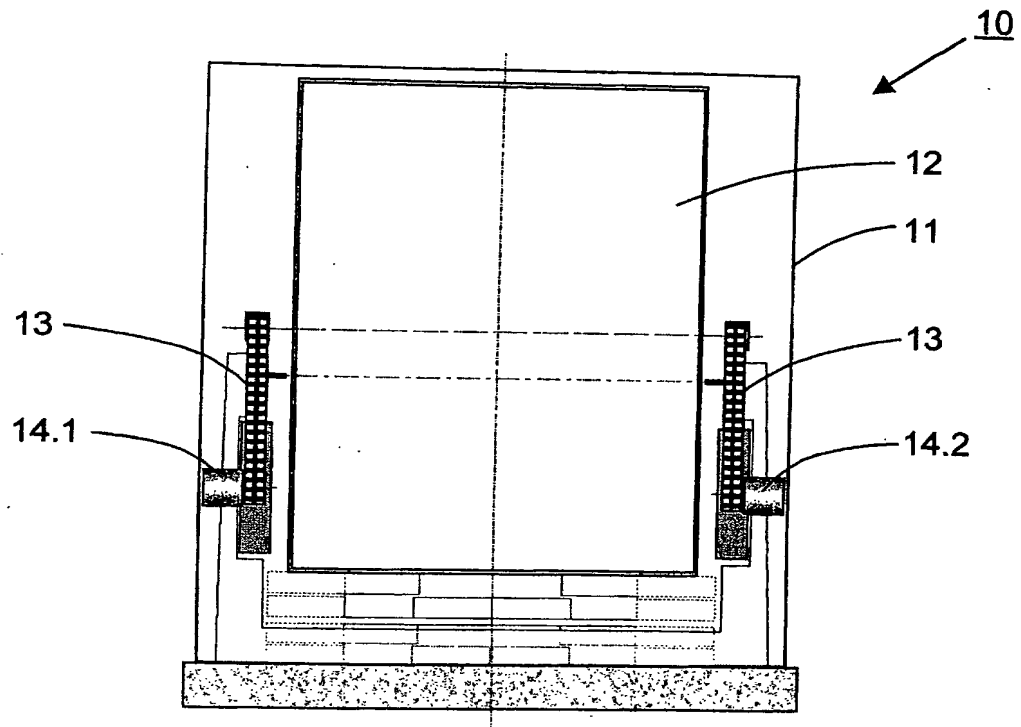


Fig. 7B

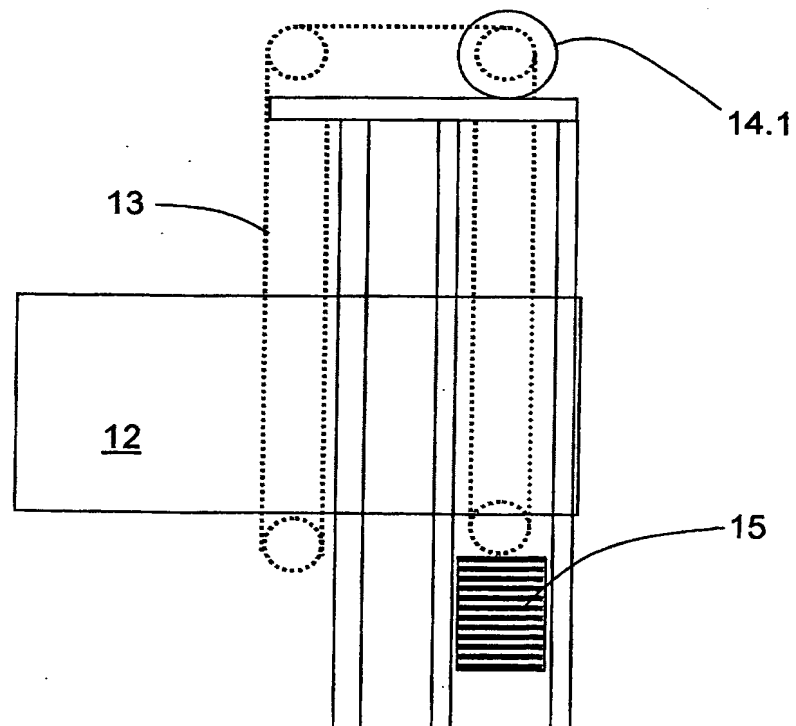


Fig. 8

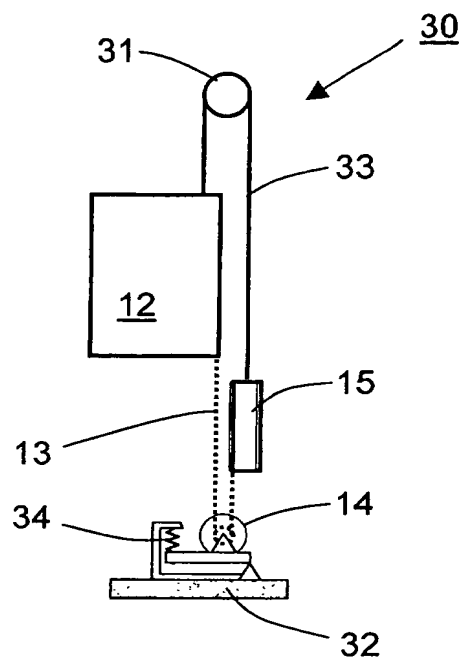


Fig. 9

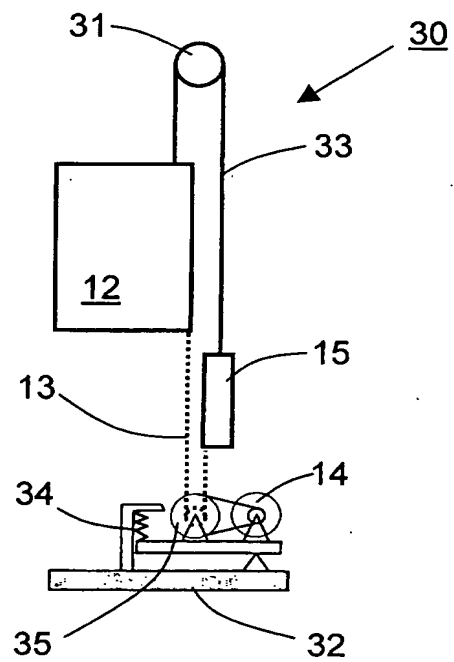


Fig. 10A

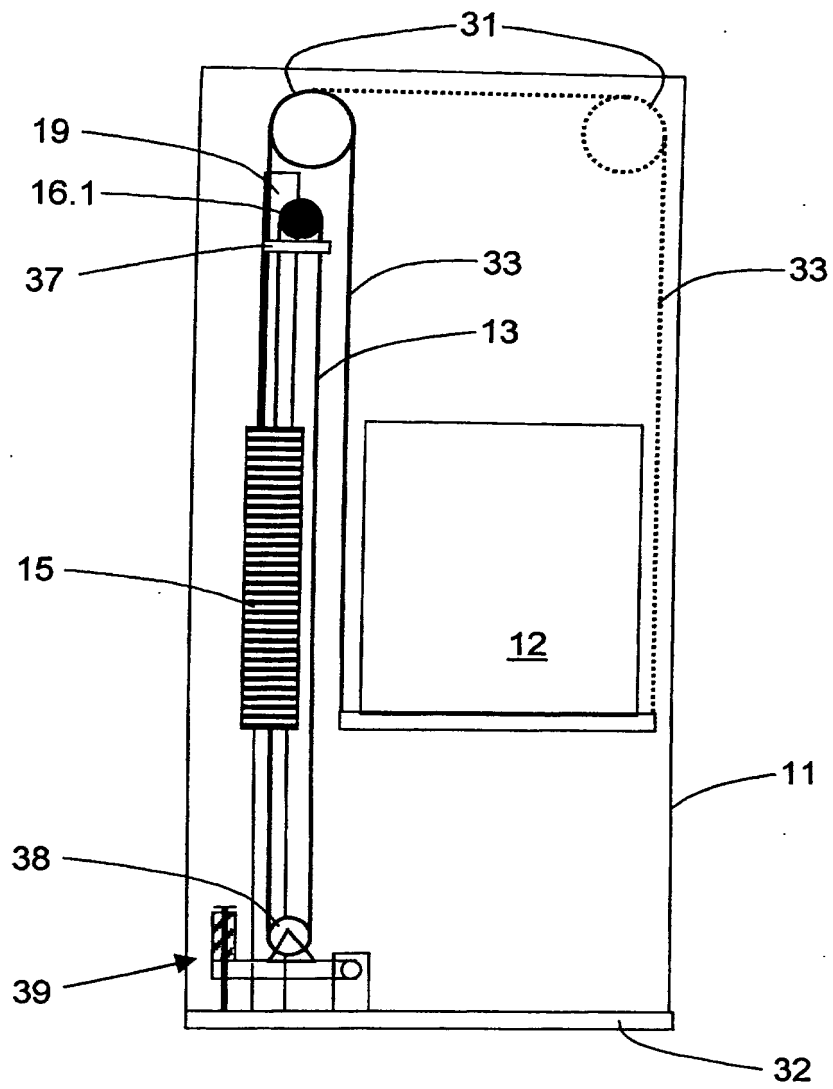


Fig. 10B

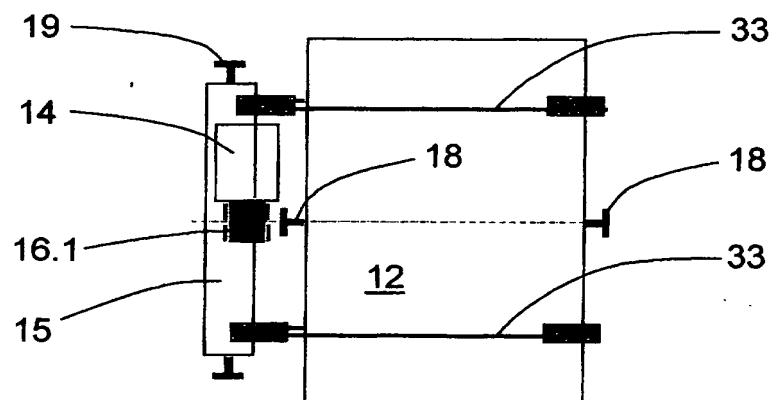


Fig. 11

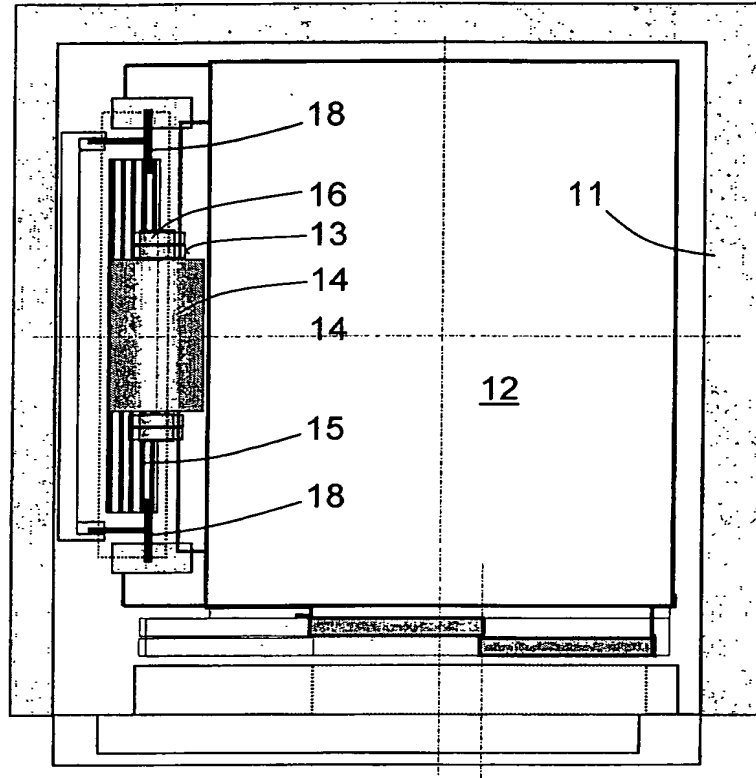


Fig. 12

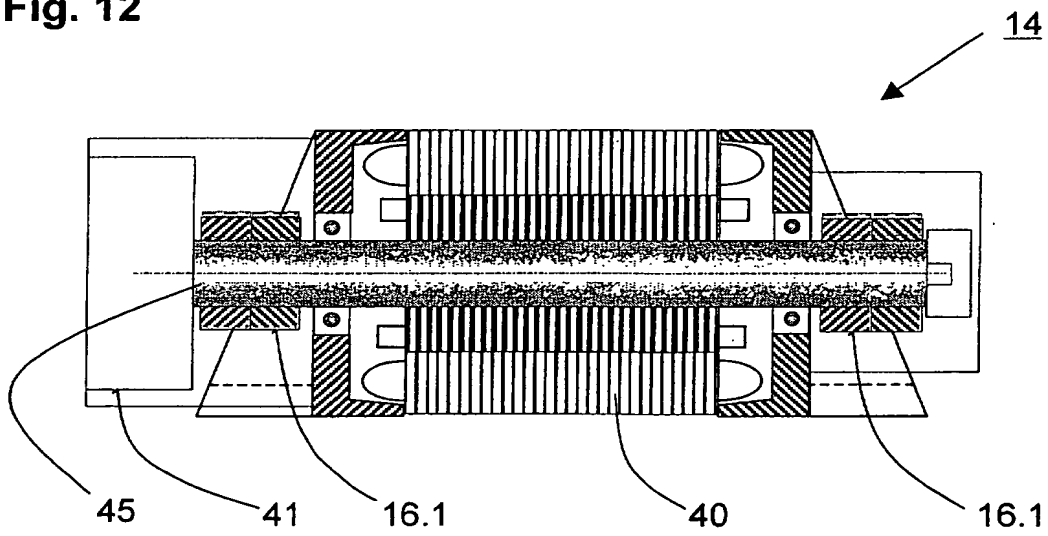


Fig. 13

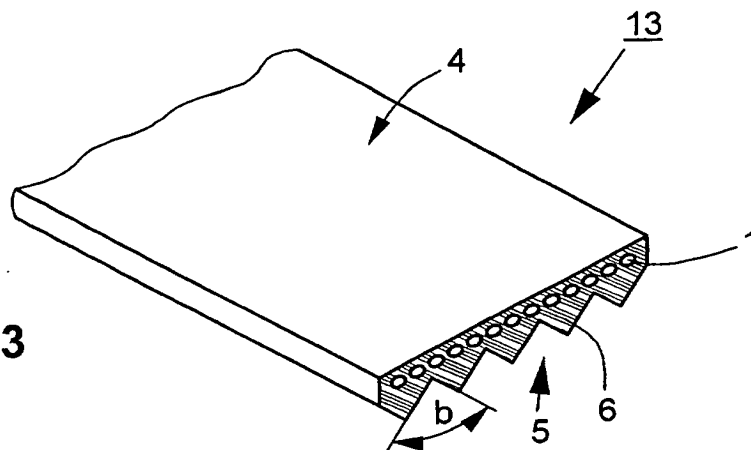


Fig. 14

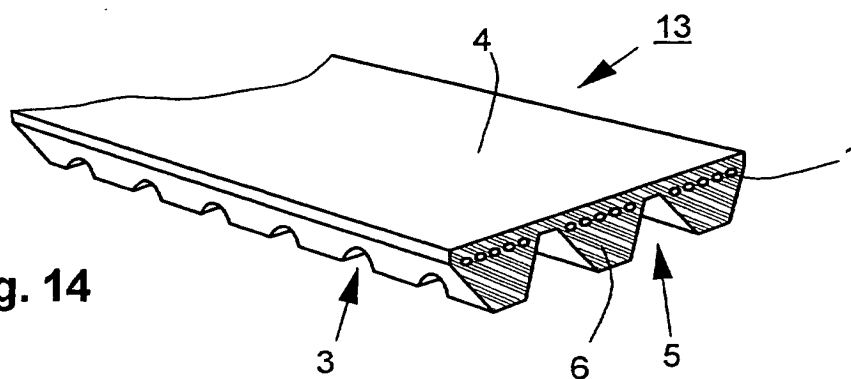


Fig. 15

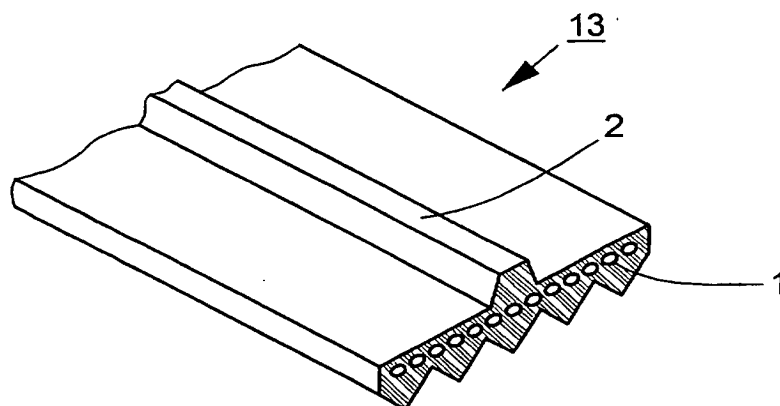


Fig. 16

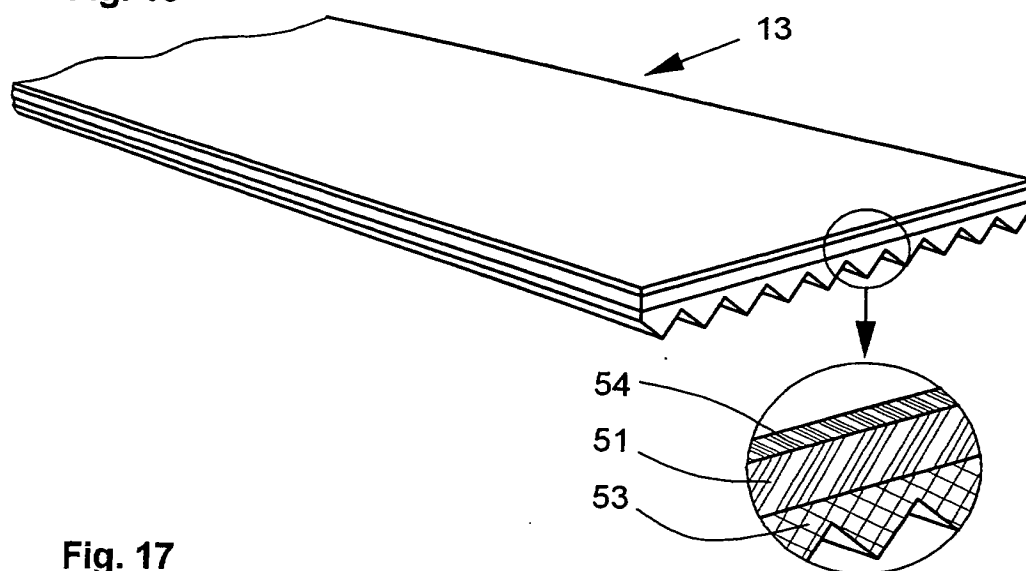


Fig. 17

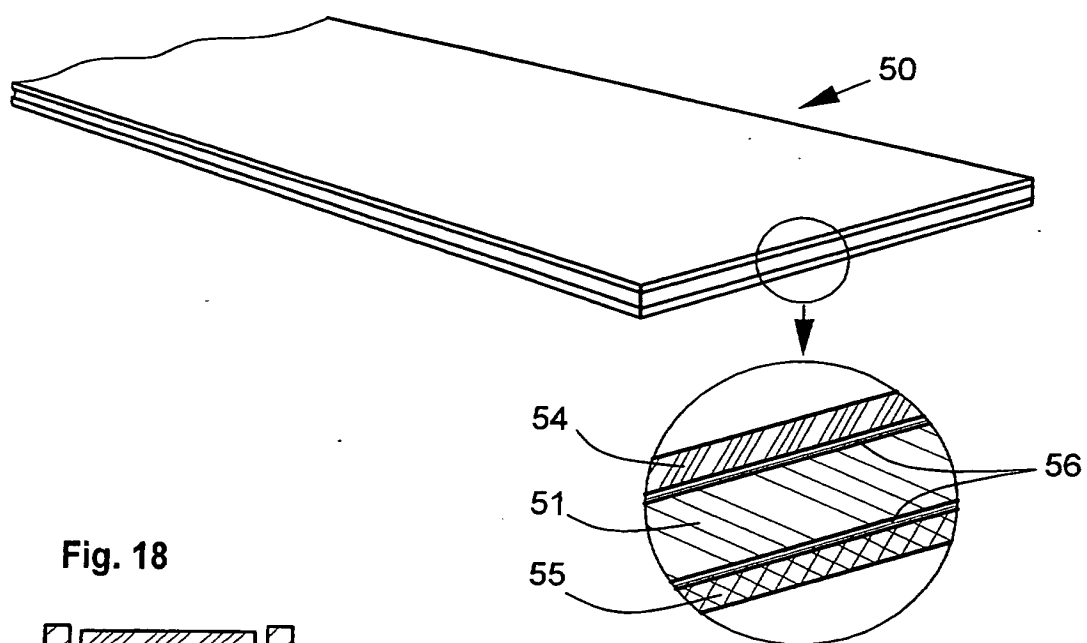
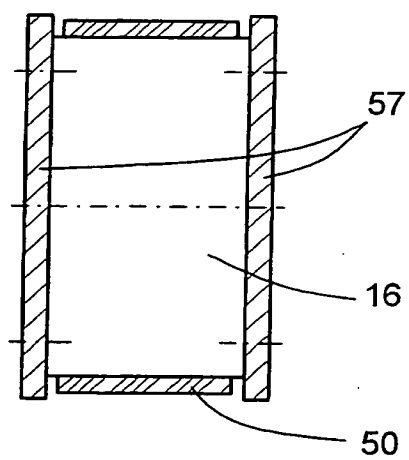


Fig. 18



This Page Blank (uspto)